JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 44

# Samochód

30 groszy

4. sierpnia 1929

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

**TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA**

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

# Pogoń za balonem wolnym



*W ubiegłą niedzielę, dnia 28 lipca, odbył się w Poznaniu samochodowy pościg za balonem wolnym. Na zdjęciu widzimy balon, startujący z terenów przed gazownią miejską.*

Fot. „Samochód"



*Obrady I-go Wszechpolskiego Zjazdu Kupców i Przemysłowców Samochodowych w sali „Śniadeckich" Collegium Medicum.*
Fot. „Ilustracja Prasy"

# Po pierwszym Wszechpolskim Zjeździe Kupców i Przemysłowców Samochodowych

W ubiegły poniedziałek odbył się w Poznaniu pierwszy wszechpolski zjazd kupców i przemysłowców samochodowych. W zjeździe udział wzięło około 70 uczestników, reprezentujących wszystkie ośrodki handlu automobilowego i szereg większych przedsiębiorstw przemysłowych.

Imieniem komitetu organizacyjnego zagaił zebranie p. dyr. Sierszyński, który powitał po raz pierwszy na wspólne obrady przybyłych kolegów oraz przedstawicieli poznańskiego urzędu wojewódzkiego, Izby Przemysłowo-Handlowej, Automobilklubów krakowskiego i poznańskiego oraz Rady Naczelnej Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego.

W skład prezydjum zjazdowego weszli: p. Marchlewski z Warszawy, jako przewodniczący oraz pp. dr. Maciurzyński z Krakowa, dr. Tranda z Lwowa, Sobecki z Wilna i Sierszyński z Poznania.

Przed południem wygłoszono szereg referatów, których streszczenie zamieszczamy poniżej. Po południu dyskutowano nad referatami, przyczem poziom dyskusji był b. wysoki i odznaczał się serdeczną kurtuazją. Przyjęto następujące rezolucje:

1) Powołano do życia Ogólnopolską Organizację Kupców Samochodowych w ramach Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego z tem, że ta centralna organizacja opierać się będzie na jej istniejących wzgl. nowopowstających, terytorjalnych organizacjach kupiectwa samochodowego centralnych ośrodków Rzplitej. Równocześnie Zjazd upoważnił prezydjum do opracowania odpowiedniego statutu, z tem, że udział w komisji organizacyjnej weźmie przedstawiciel przemysłu samochodowego, pan inż. Modzelewski.

2) Jednem z najpilniejszych zadań centralnej organizacji kupców samochodowych winno być opracowanie w zastosowaniu do warunków polskich, zagadnienia samochodów używanych w oparciu o tezy wypowiedziane w odnośnym referacie zjazdowym.

3) Sprawę ustalenia zasady clenia samochodów przekazano komisji organizacyjnej do opracowania wspólnie z przedstawicielami przemysłu.

4) Uznając kwestję uporządkowania handlu pneumatykami za jedną z najpilniejszych z punktu widzenia racjonalizacji handlu samochodowego, Zjazd powierzył Kołu Kupców i Przemysłowców w Warszawie szczegółowe opracowanie tego zagadnienia. Równocześnie Zjazd zwrócił się do generalnych przedstawicieli koncernów gumowych na Polskę, ażeby — zważywszy na anormalne stosunki w handlu pneumatykami — poparli akcję centralnych władz kupiectwa samochodowego w kierunku uzdrowienia stosunków w tym dziale handlowym panujących.

5) Zjazd zwrócił się do władz centralnych z prośbą o zniesienie zakazu, datującego z roku 1920, ujawniania statystyk dotyczących typów i marek taboru samochodowego Polski.

Po odczytaniu tekstu telegramu, którego wysłanie pod adresem p. ministra przemysłu i handlu Zjazd uchwalił, przewodniczący p. T. Marchlewski zamknął obrady.

Wieczorem odbył się bankiet dla uczestników Zjazdu i ich rodzin na Białej sali „Bazaru".

## Referaty

*Prezes Mieszczanowski.*

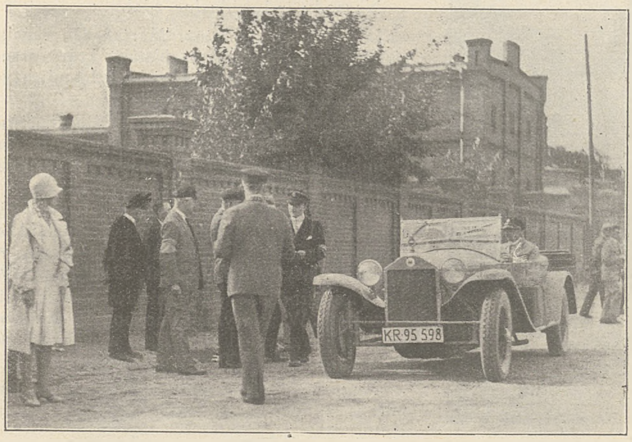
**Warunki rozwoju automobilizmu w Polsce**

— Automobilizm oddał Polsce wielkie usługi, stwierdza na wstępie prelegent. Rozszerzył sieć komunikacyjną, zbliżył wytwórcę do konsumenta, ożywił życie społeczne i gospodarcze.

Jeśli do tej pory nasz tabor samochodowy jest skromny, to jednak mamy najlepsze widoki rozwoju automobilizmu na przyszłość. Mówca dla poparcia tego twierdzenia wskazuje że wprawdzie przypada u nas 1 samochód na 1.174 mieszkańców, co w porównaniu z przeciętną świata kulturalnego (1 samochód na 64 mieszkańców) jest b. mało, lecz za to wyprzedzamy inne państwa pod względem szybkości przyrostu taboru samochodowego: jeśli bowiem procentowy przyrost samochodów wynosi w Stanach Zjednoczonych 4,5 proc., w Anglji 12,5 proc., we Francji 15,4 proc., to w Polsce przyrost roczny wynosi 34,8 proc.; wyprzedza nas jedynie Czechosłowacja z 45-oma procentami.

(Dokończenie na str. 12 i 13-tej.)

# Zjazd Gwiaździsty do Poznania i Pościg za Balonem




*Poznań, w lipcu.*

Zjazd Gwiaździsty do Poznania, zorganizowany przez Automobilklub Wielkopolski wywołał w całym naszym świecie automobilowym zrozumiałe zainteresowanie. Złożyły się na to, nietylko zapał sportowy, lecz i okazja zwiedzenia Powszechnej Wystawy Krajowej, oraz zdobycia wielu cennych nagród.

Zjazd rozpoczął się zgodnie z regulaminem o godzinie 12-tej w nocy z piątku na sobotę. Do tego czasu zgłosiło swój udział w Zjeździe przeszło 200 samochodów. Największą liczbę zgłosił Łódzki Automobilklub, który wystąpił w 64 maszyny. Następne po nim miejsce, co do liczebności, zajął Automobilklub Polski, zgłaszając 50 samochodów, dalej Krakowski Klub Automobilowy wysłał 42 maszyny, Automobilklub Wielkopolski 37 maszyn, Małopolski Klub Automobilowy (Lwów) 8 maszyn, Wileński Klub Automobilowy 3 maszyny i Śląski Klub Automobilowy 1 maszynę.

Jak widać z powyższych cyfr zjazdem zainteresowały się wszystkie kluby polskie. Maszyny startowały oczywiście w czasie dowolnym, jednakże znaczny był procent tych, którzy ubiegając się o nagrody, chcieli wykorzystać maximum czasu i startowali w pierwszej minucie otwarcia Zjazdu.

Z Automobilklubu Wielkopolskiego natychmiast po otwarciu startu wyruszyli następujący zawodnicy: inż. Marjan Duszyński na czterocylindrowej „Tatrze" z załogą sześciu osób, dyr. Czesław Wawrzyniak na sześciocylindrowym „Chevrolecie", dyr. Sierszyński na „Austro-Daimlerze", inż. P. Wysocki na sześciocylindrowym „Citroenie", inż. J. Wegner na „Fiacie 520", kpt. K. Rojek na „Fiacie 503", p. Edward Szulc na „Pradze", p. Śliwińska na „Pradze", p. Podczaski na „Fordzie", p. E. Rychter na „Alfa-Romeo", p. B. Kozłowski na „Chevrolecie". Prócz tego niektórzy członkowie Automobilklubu Wielkopolski startowali w pierwszym terminie z innych miejscowości, mianowicie: p. J. Siciński startował na „Graham-Paige" z Gniezna, p. L. von Busse na „Buicku" i p. J. von M. Busse na „La Salle" z Wonorza i p. Lund na „Fiacie" z Bydgoszczy.

W automobilklubach wrzała praca przez całą noc, gdyż poszczególni zawodnicy wyjeżdżali o różnym czasie, startując ze swoich klubów. Na szczęście zjazdowi dopisywała pogoda niezbyt upalna.

W Poznaniu metę i park samochodowy zorganizowano przy łaskawym współudziale Dowódz-




*Przy wjeździe do parku samochody rajdowe szły jeden za drugim*

*Po lewej: Chronometraż funkcjonował sprawnie. Na nadjeżdżających zawodników oczekiwali członkowie komitetu*



*Samochody rajdowe sparkowano na dziedzińcu 7 Dywizjonu Samoch. przy ul. Ułańskiej. Maszyny zajęły wszystkie aleje zadrzewionego dziedzińca.*




*Po lewej: Najciekawsza maszyna rajdowa polskiej konstrukcji inż. Mrajskiego, który przyjechał na niej z Warszawy.*



*Grupa sędziów, delegatów poszczególnych automobilklubów, oraz przyglądająca się publiczność.* Fot. „Samochód"




*Następnego dnia po zjeździe odbyła się imponująca defilada samochodów na ulicach miasta Poznania.* Fot. „Samochód"

twa 7 Dywizjonu Samochodowego w koszarach tego dywizjonu przy ul. Ułańskiej. Przed bramą wjazdową zasiedli komisarze sportowi, przy drugim zaś stole zespół chronometrażystów. U wylotu ulicy Ułańskiej na ul. Grunwaldzką i ul. Grottgera na ul. Matejki porządku pilnowała policja. W samym parku urzędowała komisja kwaterunkowa, dzięki której przybywający zawodnicy otrzymywali natychmiast karty kwaterunkowe dla siebie i swych maszyn, jeżeli nie chcieli korzystać z postoju w parku.

Pierwsze samochody zaczęły zjeżdżać do Poznania krótko przed otwarciem mety, t. j. przed godziną 16-tą. Meta otwarta była do godziny 18-tej, poczem do godziny 19-tej liczono przybywającym punkty karne. Przybyli po godzinie 19-tej nie byli brani wogóle pod uwagę przy klasyfikacji. Do chwili zamknięcia mety ogółem przybyło 156 samochodów. Procentowy stosunek spóźnionych był zatem dość znaczny.

W terminie przybyli: z Łódzkiego Automobilklubu 54 samochody, z Automobilklubu Polski 34, z Krakowskiego Klubu Automobilowego 33, z Automobilklubu Wielkopolskiego 26, z Małopolskiego Automobilklubu 5, z Wileńskiego Klubu Automobilowego 3 i ze Śląskiego Klubu Automobilowego 1.

Na podstawie obliczeń, przeprowadzonych przez Komisję i Gremjum Komisarzy Sportowych ustalono następujące wyniki:

Nagrody indywidualne zdobyli:

I. nagrodę — p. inż. Marjan Duszyński z A. W. na samochodzie „Tatra", który przejechał 1 074 klm i w ogólnej klasyfikacji uzyskał 533,70 punktów.

II. nagrodę — p. Włodzimierz Boski, członek A. P., który na samochodzie „Austro-Daimler" przejechał 1 149,5 klm i w ogólnej klasyfikacji uzyskał 531,48 pkt.

III. nagrodę — p. Edward Zawidowski, członek M. K. A., który na samochodzie „Austro-Daimler" przejechał 1 176 klm i w ogólnej klasyfikacji uzyskał 524,8 punktów.

IV. nagrodę — p. Stanisław Sierszyński, członek A. W., który na samochodzie „Austro-Daimler" przejechał 1 030 klm i w ogólnej klasyfikacji uzyskał 520,50 punktów.

Nagrodę dla pań zdobyła p. Ludmiła Paprocka z Warszawy, która na samochodzie




*Pościg za balonem wolnym zgromadził na starcie tłumy publiczności i około stu samochodów*



*Grupa chronometrażystów i członków komitetu z komandorem Głowińskim (x) oczekuje na przyjazd zawodników.* Fot. „Samochód"



*W parku przy stole urzędowała komisja kwaterunkowa, przydzielająca gościom mieszkania i garaże.*

„Z" przejechała 827 klm i w ogólnej klasyfikacji uzyskała 519,35 punktów.

Przy nagrodzie klubowej P. W. K. ustalono następującą punktację:

Automobilklub Polski — 10 200 punktów. Krakowski Klub Automobilowy — 13 695 punktów; Śląski Klub Automobilowy — 350,5 punktów; Małopolski Klub Automobilowy — 3 335 punktów; Łódzki Automobil-Klub — 16 200 punktów; Wileński Klub Automobilowy — 2 272,5 punktów; Automobilklub Wielkopolski — 7 800 punktów.

Największą ilość punktów uzyskał Łódzki Automobil-Klub — 16 200 punktów, temsamem zdobył nagrodę klubową Powszechnej Wystawy Krajowej.

Do nagrody przechodniej Banku Wzajemnych Ubezpieczeń „Vesta" punktacja przedstawiała się następująco:

Automobilklub Polski — 15 887,95 punktów; Krakowski Klub Automobilowy — 15 676,05 punktów; Śląski Klub Automobilowy — 413 70 punktów; Małopolski Klub Automobilowy — 3 515,70 punktów; Łódzki Automobil-Klub — 25 593,05 punktów; Wileński Klub Automobilowy — 1 519,49 punktów; Automobilklub Wielkopolski — 12 072,60 punktów.

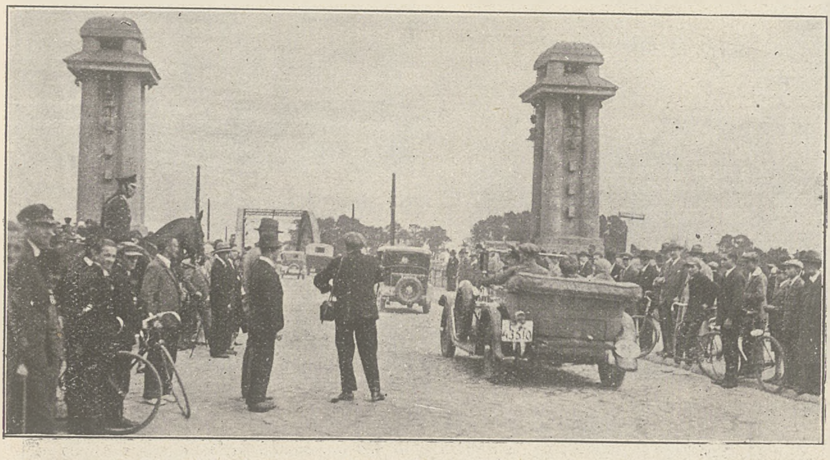
Nagrodę przyznano Łódzkiemu Automobil-Klubowi, który w ogólnej punktacji uzyskał 25 593,05 punktów.

Nagroda przechodnia Komisji Sportowej Ł. A. K.

Automobilklub Polski — 467,29 punktów; Krakowski Klub Automobilowy — 475,03 punktów; Małopolski Klub Automobilowy — 503,14 punktów; Łódzki Automobil-Klub — 473,95 punktów; Automobilklub Wielkopolski — 464,33 punktów.



*Samochody biorące udział w pościgu za balonem zgromadziły się nad Wartą w pobliżu mostu Rocha. — Ostatnie chwile oczekiwania na start balonu.*



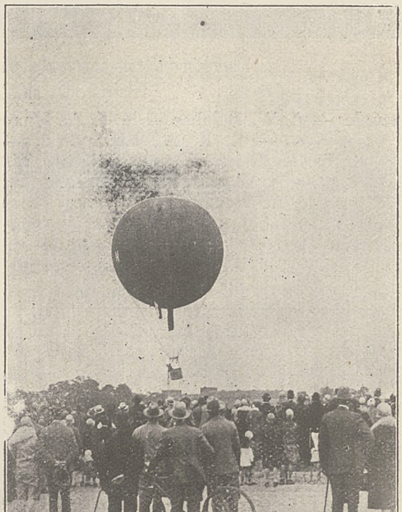
*Z chwilą, gdy balon wystartował, zawodnicy ruszyli w pogoń, udając się przez most Rocha w kierunku wschodnim.*

Nagrodę przyznano Małopolskiemu Klubowi Automobilowemu, który uzyskał w ogólnej punktacji 503,12 punktów.

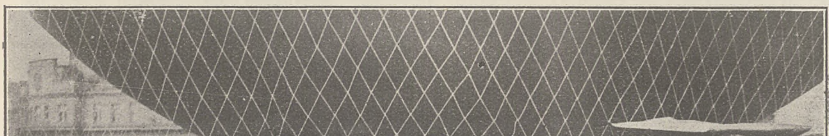
Nagroda przechodnia Śląskiego Klubu Automobilowego.

Automobilklub Polski — 13 638 punktów; Krakowski Klub Automobilowy — 14 209,10 punktów; Łódzki Automobil-Klub — 25 075,40 punktów.

Największą ilość punktów — 25 076,40 — uzyskał Łódzki Automobil-Klub, zdobywając nagrode.



*Start balonu. Na zdjęciu widać, jak pilot wysypuje piasek, pozbywając się balastu.*



*Balon gotowy do lotu przytrzymują żołnierze, oczekując na dany znak, by go wypuścić w przestworza.*

Nagrody specjalne rozdzielono, jak następuje:

1. Nagrodę specjalną Ł. A. K. — uzyskał p. Juljusz Triebe za najlepszy wynik jako członek Łódzkiego Automobil-Klubu.

2. Nagrodę specjalną Komisji Sportowej A. W. uzyskał p. inż. Duszyński za najlepszy wynik jako członek Automobilklubu Wielkopolski.

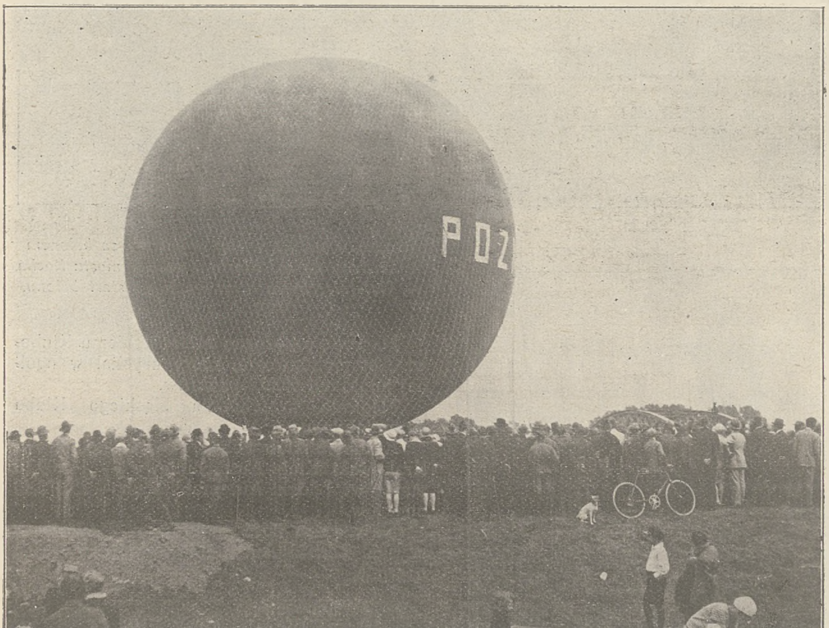
Nagrody firmy „Praga" zdobyli:

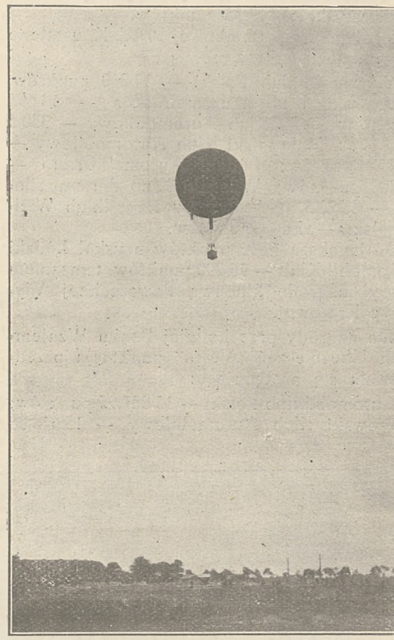
I. p. Klementyna Śliwińska, członek A. W., II. p. Edward Szulc, członek A. W., III. p. Edward Szulc, członek A. W., za najlepszy wynik na najstarszym samochodzie.

Poza przyznanemi nagrodami wszyscy uczestnicy Zjazdu otrzymali plakiety pamiątkowe. Uczestnicy, którzy przebyli więcej niż 750 klm otrzymali plakiety srebrne, uczestnicy, którzy przebyli mniej niż 750 klm otrzymali plakiety bronzowe.

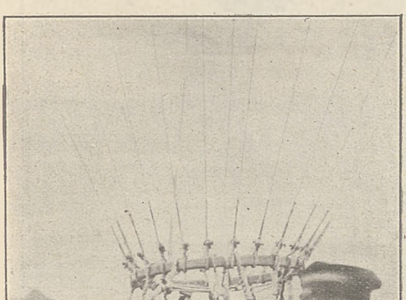
Wyniki powyższe zatwierdziło Gremjum Komisarzy Sportowych w następującym składzie: mec. Sznarbachowski — A. P., inż. radca Trampler — A. W., Bałaban — M. K. A., Ignacy Cieszyński — K. K. A., Kauczyński — Ł. A. K., Stefan Głowiński — A. W., inż. W. Maćkowiak — A. W., Kocych — Śl. K. A

Zaznaczyć tu wypada, że dwunastu zawodników przebyło trasy, przekraczające przestrzeń 1 000 klm. Mianowicie p. Edward Zawidowski (M. K. A.) na samochodzie „Austro-Daimler" przebył 1 176 klm, p. Jerzy Żochowski (A. P.) na „Delage'u" 1 163.5 klm, p. Frühling Bronisław (K. K. A.) na „Studebakerze" 1 080 klm, p. Marjan Duszyński (H. W.) na „Tatrze" 1 074 klm, p. Karol Plihal (Ł. A. K.) na „Buicku" 1 062 klm, p. Jan Marjański (A. P.) na „Delage'u" 1 059 klm, p. Tesche Edmund (Ł. A. K.) na „A. D R." 1 054 klm, p. Sierszyński Stanisław (A. W.) na „A. D. R." 1 030 klm, p. Triebe Juljusz (Ł. A. K.) na „Buicku" 1 030 klm, p. Grentkiewicz Franciszek (Ł. A. K.) na „Oldmobile'u" 1 013 klm, p. Strakacz Władysław (A. P.) na „A. D. R." 1 001 klm.


Tłumy publiczności przyglądają się balonowi, gotowemu do lotu


Wiatr zachodni poniósł balon w kierunku b. Kongresówki.


Po wylądowaniu. Balon opróżniony z gazu pakuje się do kosza.


Chwila ostatnich przygotowań. Pilot siedzi w koszu i przygotowuje się do lotu.

Prócz tego w Zjeździe brało udział 11 zawodniczek, z których p. Łucja von Busse (A. W.) na „Buicku" przebyła 1 043 klm, p. Marja Koźmianowa (A. P.) na „Austro-Daimlerze" przebyła 935 klm, p. Irena Żółkiewska (A. P.) na „Chevrolecie" — 925 klm, p. Paprocka Ludmiła na „Z" — 827 klm, p. Śliwińska Klementyna (A. W.) — na „Pradze" 766 klm, p. Barbara Łącka (K. K. A.) na „Citroenie" — 427 klm, p. Marja Śmiechowska (A. W.) na „Renault" — 352 klm, dr. Zofja Sadowska (A. P.) na „Steyerze" — 329 klm, p. Halina Poznańska (Ł. A. K.) na „Austro-Daimlerze" — 315 klm, p. Zuzanna Ziółkowska (Ł. A. K.) na „Chevrolecie" — 315 klm i p. Bogumiła Kączkowska (M. K. A.) na „Steyerze" — 304 klm.

Kończąc sprawozdanie ze Zjazdu Gwiaździstego podkreślić należy zapał i umiejętność

(Dokończenie na str. 13-tej.)



*W Anglji niedzielne wycieczki odbywa się już nietylko samochodami, lecz i samolotami.*

# Z dusznego miasta — na zieloną trawkę

*Poznań,* w lipcu.

— Skarżyć się tego lata niema na co — prawda? Niby pogoda dopisuje aż miło.

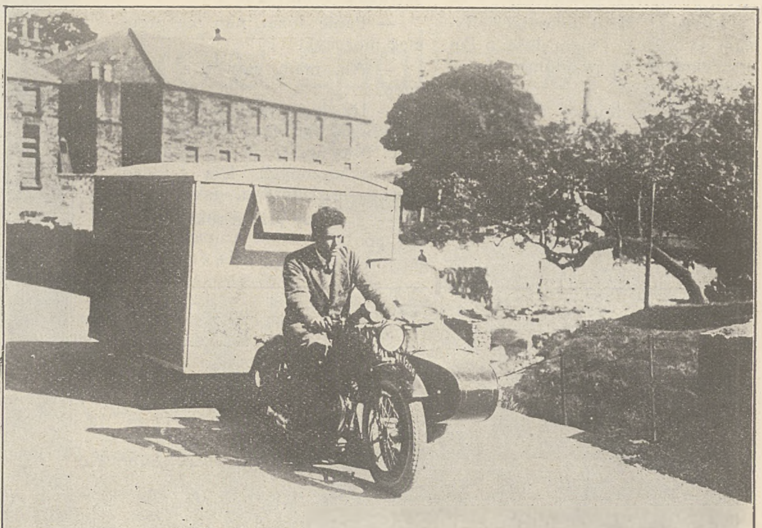
— Ludzie nigdy nie będą zadowoleni z pogody — zauważył pan Adam. — Jeśli mieszczuch jest zadowolony ze słońca, to napewno wieśniak klnie na posuchę.

— Na to trudno poradzić. Nie wiem, jak tam na wsi, ale my mieszczuchy mamy w tym roku aurę na nasz użytek.

Józio i Marychna wzruszyli ramionami.

— Nie rozumiem, z czego pan się cieszy. Upał taki, że wytrzymać trudno. Mury są rozpalone do czerwoności.

— Do kina pójść nie można, bo duszno.





*Cały szereg fabryk zagranicą wyrabia wygodne namioty i domki, służące do celów wycieczkowych. Są one budowane tak lekko, by się dały ciągnąć na kołach za samochodem lub motocyklem, jak to widać z rycin, zamieszczonych obok.*

— W kawiarni umiera się z upału.

— W ogródkach niema miejsca.

— Do Puszczykowa pociągi nabite po brzegi.

— Zresztą nie warto tam jechać, bo za dużo ludzi.

Rozłożyłem ręce bezradnie.

— Więc cóż, wolelibyście deszcz?

— No, zaraz deszcz! Ale niechby się trochę ochłodziło.

— To co wtedy?



Domek przewoźny ułatwia latem wycieczki do miejscowości niezamieszkałych, zato tembardziej pociągających pięknem przyrody.

— Poszlibyśmy do kina.

— To po jakiego licha wam lato? Do kina i zimą można chodzić. W lecie trzeba nam powietrza, powietrza, powietrza.

— Aha! Skąd go wziąć? Byłam na Sołaczu i mam dość, o Puszczykowie już wiadomo, o Ludwikowie też.

— Jak nadejdzie czas mego urlopu, powetujemy to sobie.

Marychna jest pesymistka, więc mówi:

— Ręczę, że gdy dostaniesz urlop, będzie lało przez cały miesiąc. Zresztą cóż znaczy urlop? Nałykasz się powietrza przez miesiąc i to ma ci wystarczyć na cały rok?

Tak to ludzie potrafią zawsze zatruwać sobie życie.

— Panie Józiu, pan ma przecież motocykl...

— Ah, mam, nawet z przyczepką...

— Dziękuję, jeździmy czasem. Nałykamy się kurzu i na tem koniec. Nie, nie, to na nic, to dobre dla narzeczonych. Dla takiego starego małżeństwa, jak my...

— Tak, my już od roku jesteśmy po ślubie.

Machnąłem ręką i pożegnałem się. Na tych mieszczuchów niema sposobu. Oni chcą deszczu, żeby móc pójść do... kina.

* * *

Idąc do kawiarni, spotkałem innego znajomego. Opalony był, błyskał białemi zębami i śmiały mu się oczy.

— Ho, ho, panie Leonie, znakomicie pan wygląda. Pewno wrócił pan z wakacji.

— Ale, gdzież tam. Na wakacje jadę w połowie sierpnia.

— A gdzież pan się tak opalił?

— W lesie, w polu, nad jeziorami.

—Jakże to? A biuro?

— Drogi panie, mam motocykl z przyczepką, kupiłem mały namiot i inne drobiazgi. W sobotę po południu pakuję żonę w przyczepkę, namiot na tylne siedzenie i... hajda! do lasu!

— Cudowne!

— A cudowne! Rozbijamy namiot gdzieś w lesie nad jeziorem, dalej lub bliżej od Poznania — o 50 klm. przecież nie idzie — kąpiemy się, jemy, śpimy, a w niedzielę przed wieczorem zwijamy obóz i jazda z powrotem do Poznania.

— Wspaniale! Kupię sobie motocykl albo mały samochód i będę robił propagandę za spędzaniem czasu zdala od dusznego miasta, na zielonej trawce.

*Sigma.*



Wnętrze samochodu mieszkalno-wycieczkowego.



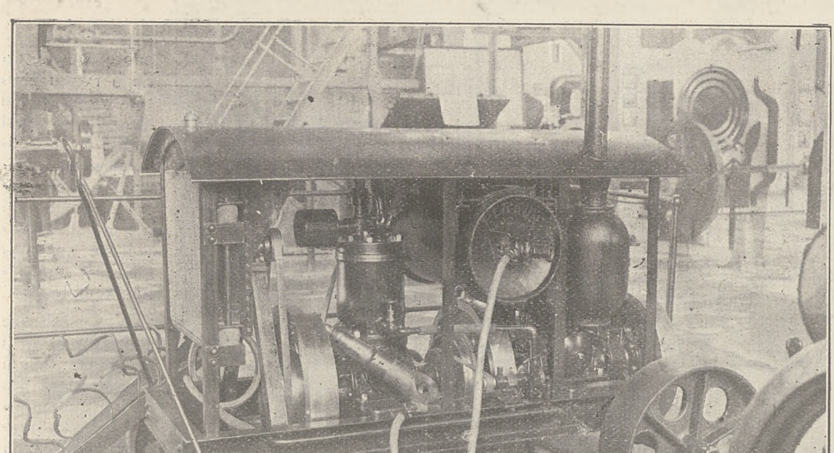
Samochód, namiot, wiktuały — jesteśmy na łonie natury, zdala od miejskiego zgiełku.



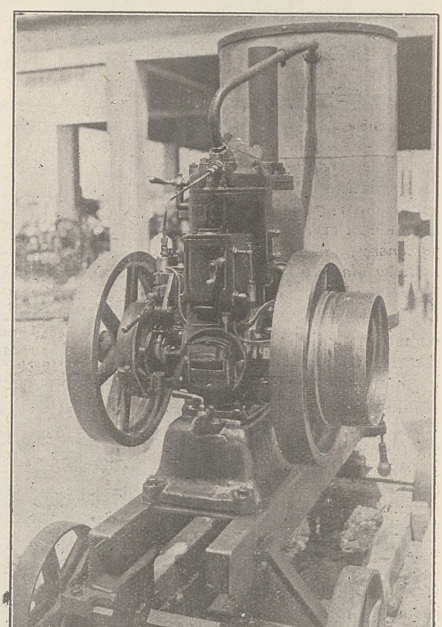

*Tereny rolnicze na P. W. K. Widok ogólny na pawilon maszyn rolniczych.* Fot. „Samochód"

# Zastosowanie silników spalinowych w rolnictwie i drobnym przemyśle

Z chwilą wynalezienia taniego i względnie oszczędnego silnika spalinowego, rozpoczął się przełom w całym szeregu gałęzi przemysłu, oraz w rolnictwie. Mniejsze warsztaty zaczęły stopniowo zastępować siłę rąk ludzkich motorami, co usprawniło produkcję i pozwoliło na użycie większych i lepszych obrabiarek. Tak samo i rolnictwo oceniło prawidłowo znaczenie nowego napędu, który łatwo konkurował tanością i prostotą obsługi z dużemi maszynami parowemi i łatwo zastępował konie i kieraty w tych okresach czasu, kiedy każde zwierzę pociągowe było właśnie najwięcej potrzebne. Jeszcze większe znaczenie w dalszym rozwoju rolnictwa osiągnął traktor. Maszyna ta potrafiła wy-



*Silnik „Perkun" na podwoziu ze sprężarką powietrzną dla różnych robót warsztatowych.*

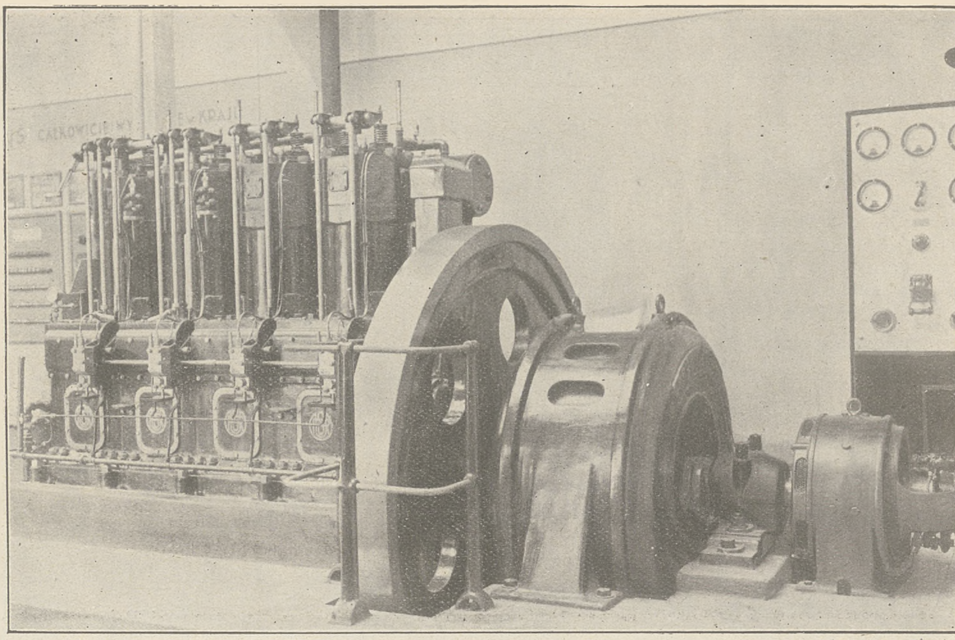


*Silnik na ropę naftową, wykonany przez „Tow. Akcyjne Motor Polski" w Żninie. Silnik ten odznacza się prostotą konstrukcji i ekonomiczną pracą.*

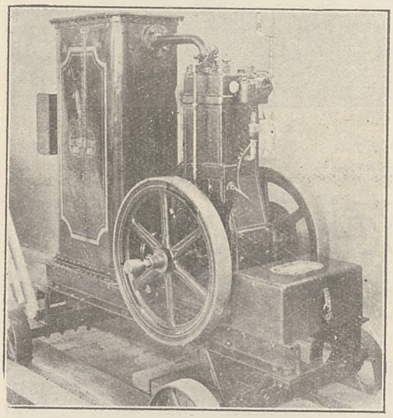
konywać bez przerwy i zmęczenia najcięższe prace, nie powodując przy tem żadnych dodatkowych kosztów w czasie sezonu zimowego. Więcej uprzemysłowione kraje zastąpiły już w dużych gospodarstwach rolnych traktorami wszelkie zwierzęta pociągowe i, — jak obliczenia wykazały, osiągają dzięki temu znaczne zmniejszenie kosztów produkcji.

U nas w Polsce motoryzacja rolnictwa nie postąpiła jeszcze dość daleko. Na przeszkodzie temu stoi duża ilość drobnych gospodarstw chłopskich, które jeszcze do dziś pracują ekstensywnie i nie są w stanie zaopatrywać się w drogie maszyny. Większe majątki też nie mogą sobie pozwolić na duże inwestycje z powodu słabej konjunktury, niekorzystnej dla nich polityki zbożowej rządu, oraz przewidzianej parcelacji. Rozumie się, że nie małą rolę odgrywa przy tem ogólna ciasnota gotówkowa i bardzo ciężkie warunki kredytowe.

Mimo wszystko w dziedzinie budowy motorów spalinowych widzimy znaczny postęp w porównaniu z okresem przedwojennym. Chociaż zapotrzebowanie na motory rolnicze i traktory było nieznaczne i przemysł, wytwarzający je, cierpiał tak samo jak wszystkie inne gałęzie przemysłu metalowego na konkurencję wyrobów zagranicznych, powstało w Polsce kilka fabryk, które zaczęły budowę małych motorów, doskonaląc stopniowo typy i rozwijając produkcję.



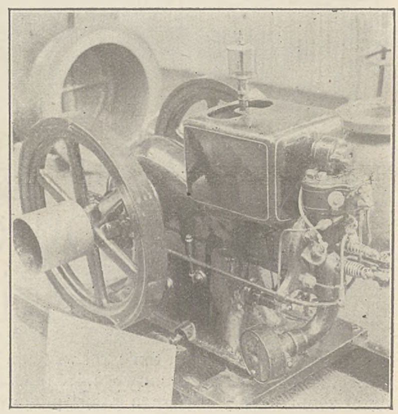
*Duży silnik Diesla bezsprężarkowy, wykonany przez fabrykę „Ursus". Typ ten nadaje się specjalnie dla browarów, gorzelni i małych elektrowni.* Fot. „Samochód"



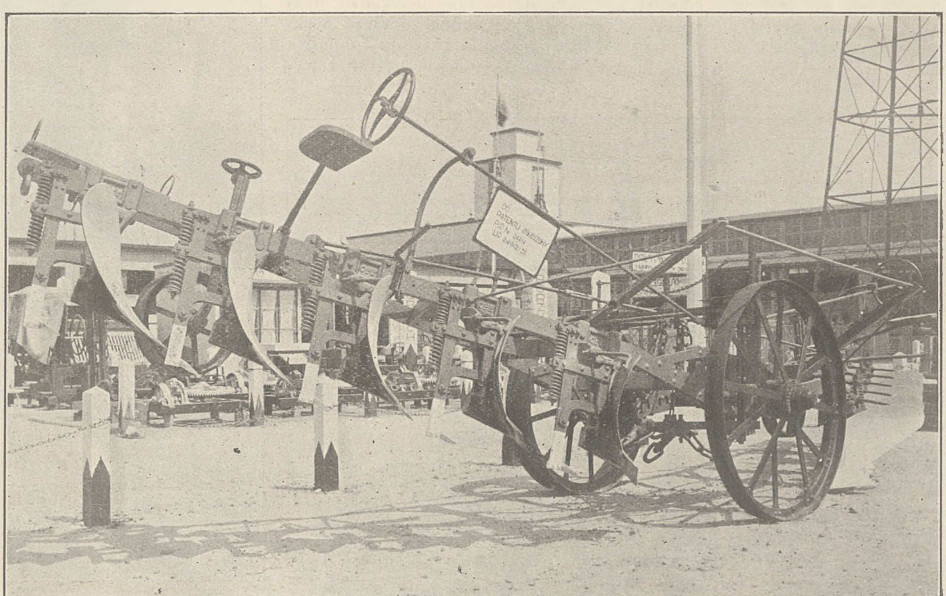
*M. Wolski w Lublinie, znana fabryka maszyn rolniczych poszła też za postępem i zaczęła konstruować bardzo dobry i czysto wykonany silnik naftowy dla celów rolniczych.*

Ciekawy jest rozwój tego przemysłu w Polsce w poszczególnych zaborach.

W byłej Kongresówce przemysł, zwłaszcza drobny, rozwijał się najswobodniej, większe fabryki natomiast nie były w stanie konkurować z bogatemi wytwórniami rosyjskiemi, korzystniej położonemi względem rynków zbytu i uprzywilejowanemi dogodniejszą taryfą kolejową. Pozornie korzystna unja celna z Rosją centralną nie zabezpieczała dostatecznie naszego przemysłu przed zalewem wyrobów zagranicznych ze względu na konstrukcję ceł, które nie uwzględniały zupełnie rozmiarów silników, oraz importu części składowych, pobierając całą stawkę 3 rb. 20 kop. od jednego puda (16,4 kg). Dodając do tego drożyznę różnych surowców i półfabrykatów, mniejszą wydajność pracy, gorszą organizację, gorsze maszyny, trudności sprzedaży w Rosji z powodu specjalnej polityki rządowej i ciasnotę wewnętrznego rynku zbytu, widzimy, że nasz przemysł silników spalinowych musiał walczyć z wielkiemi trudnościami i nie mógł rozwijać się swobodnie i w należytem tempie.



*Mały silnik Ursusa, stosowany powszechnie dla zapędu maszyn rolniczych.*



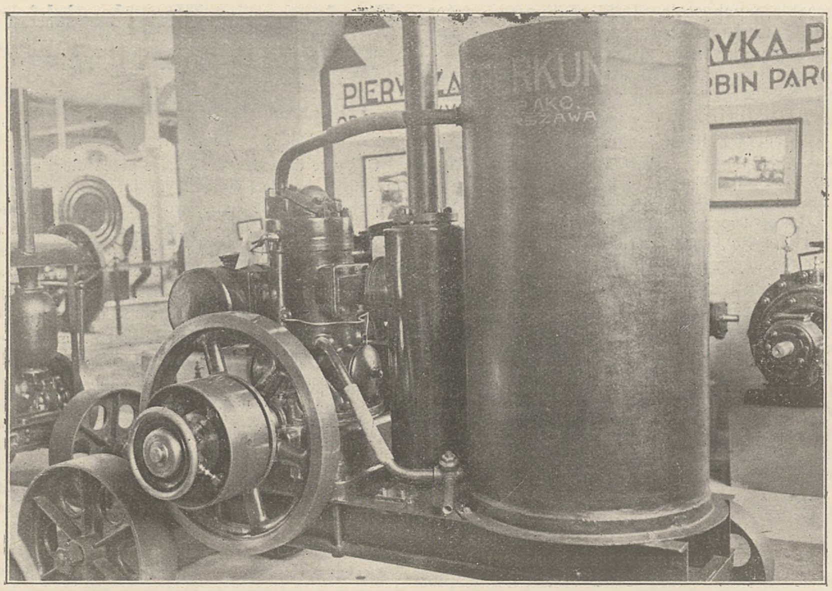
*Duży pług dla motorowego pociągu, wykonany w Poznaniu przez Centralę Pługów Parowych.* Fot. „Samochód"

W zaborze austrjackim i pruskim działo się jeszcze gorzej. Tendencyjna polityka rządów zaborczych uniemożliwiała wprost stworzenie jakichś większych warsztatów przemysło-

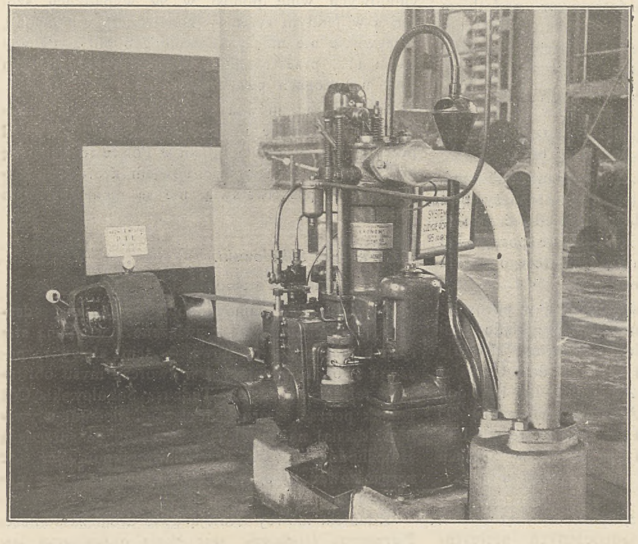
wych na tych ziemiach. Dalszą trudnością były: niemożliwość zakładania własnych polskich szkół fachowych, utrudnienia przy organizowaniu towarzystw akcyjnych, utrudnienia przy ogólnej organizacji życia przemysłowo-handlowego, oraz specjalna polityka banków tych państw, która popierała wyłącznie przemysł niemiecki.

Mimo to, nad budową silników spalinowych pracowano w Polsce oddawna. Pierwszy rozpoczął R. Machczyński, który już w roku 1885 wypuścił różne typy silników pionowych o mocy od 3 do 20 koni motorowych. Cennik tej pierwszej polskiej wytwórni z roku 1897 zawierał już dwanaście typów maszyn stałych jednocylindrowych, o mocy od 1 do 25 KM i cztery typy lokomobil o mocy 6, 8, 10 i 12 KM. Fabryka ta była czynna do śmierci właściciela, która nastąpiła w 1908 r., wykonywując w tym czasie kilkaset silników, co przyczyniło się do ich wielkiej popularyzacji w kraju.

Drugą z kolei była fabryka „Ursus" w Warszawie, która w roku 1903 rozpoczęła wyrób poziomych, dwusuwowych silników naftowych, wzorowanych na podobnych maszynach amerykańskich. Wkrótce po Ursusie powstała fabryka motorów „Perkun", też w Warszawie na Pradze. Prawie równocześnie zaczęły inne fabryki wytwarzać silniki spa-



*Znane oddawna silniki „Perkun" oddają nieocenione usługi, zapędzając najróżniejsze maszyny w gospodarstwach rolnych.* Fot. „Samochód"



*Coraz częściej stosują w większych gospodarstwach rolnych elektryczne oświetlenie. Dla wytworzenia prądu zapędza się dynamo maszyny małemi spalinowemi silnikami, pracującemi bardzo dobrze i oszczędnie. Na załączonym rysunku widzimy właśnie taką instalację, do której użyto krajowego silnika, wykonanego przez łódzką fabrykę motorów „Ekonom", oraz dynamówkę Polskiego Towarzystwa Elektrycznego.* Fot. „Samochód"

linowe. Na uwagę zasługują: łódzka fabryka maszyn Henryka Wegnera, Wytwórnia Pędni T. Windygi w Warszawie, L. Zieleniewski, fabryka maszyn Orthweina, Karasiński i S-ka., oraz parę mniejszych fabryk.

Wzrost zapotrzebowania na silniki był bardzo szybki, dowodem czego może służyć rozbudowa fabryki Ursus, która przy rozpoczęciu fabrykacji zajmowała powierzchnię ca. 2 000 m², a w roku 1913 posiadała już 7 900 m² zabudowań. Podobny rozrost zaznaczył się też w fabryce Perkun. Łączna produkcja wszystkich polskich fabryk wynosiła w ostatnim przedwojennym roku około 10 tysięcy KM, o wartości 2 miljony rubli. Głównymi odbiorcami były: rolnictwo, młyny, mniejsze elektrownie, warsztaty mechaniczne, a w ostatnich latach przed wojną nawet instytucje rządowe. Przynajmniej 75% produkcji silników w Polsce wywożono do Rosji, natomiast sama Polska importowała swoje motory z Niemiec i Anglji.

Rozwój przemysłu silnikowego doznał wielkiego wstrząsu z chwilą wybuchu wojny światowej. Zdezorganizowane fabryki musiały częściowo przejść na wyrób amunicji, oraz innych przyborów wojennych, a zniszczenia, spowodowane przez uciekających Rosjan, oraz przez okupantów, doprowadziły cały nasz przemysł do kompletnego upadku. Po skończeniu wojny, mimo częściowej odbudowy, mimo zamówień rządowych, które miały pozwolić na organizację pracy na nowo, przez kilka pierwszych lat cierpią nasze fabryki na brak utraconych rynków zbytu. Wreszcie z ustabilizowaniem się stosunków w Polsce wszystkie fabryki wznawiają swoją działalność, a nawet powstaje kilka nowych wytwórni. W porządku chronologicznym rozpoczęły pracę:

w roku 1920 — Polskie Fabryki Maszyn i Wagonów L. Zieleniewski i S-ka w Krakowie (silniki dwusuwowe);

w roku 1921 — Motor Polski w Żninie (silniki dwusuwowe);

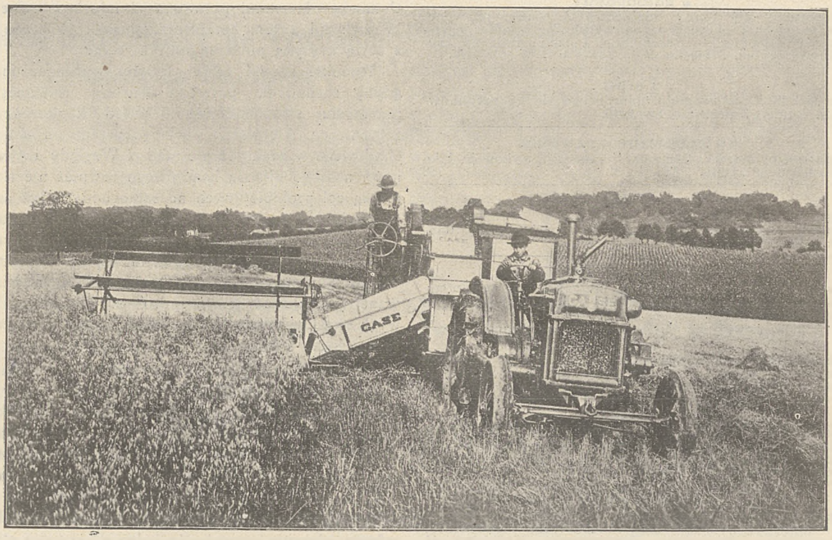
w roku 1922 — Stocznia Gdańska w Gdańsku (silniki Diesla);

w roku 1924 — Warszawska Spółka Akc. Budowy Parowozów oraz Fabryka Motorów Ursus (silniki Diesla);

w roku 1927 — Zakłady Mechaniczne Ursus w Czechowicach (silniki benzynowe typu samochodowego);

w roku 1927 — Polskie Zakłady Skody S. A. w Okęciu (silniki benzynowe, typ lotniczy).

Ogółem w końcu 1928 roku mieliśmy w kraju 11 wytwórni,




*Mało jeszcze u nas rozpowszechniony traktor z wielkiem powodzeniem konkuruje w Stanach Zjednoczonych z końmi. W czasie żniw oddaje on nieocenione usługi, ciągnąc za sobą nowoczesne młocarnie-żniwiarki, które po ścięciu zboża młócą go, sortują, ważą i zsypują do worków.* Fot. Atlantic

wyrabiających stałe silniki spalinowe, prócz tego jeszcze cały szereg innych wytwórni, które wykonywały pojedyńcze silniki spalinowe lub części pojedyńcze do nich. W roku 1927 zatrudniały te fabryki około 1500 robotników, w roku 1928 ilość ta podwoiła się.

Przemysł silników spalinowych ma u nas w Polsce widoki dalszego rozwoju i dużego powodzenia, a wykazują to statystyki przywozu motorów zagranicznych. W roku 1928 wyprodukowano w Polsce: nowych silników za zł. 11.200.000, części zamiennych za 2.000.000 zł., akcesoryj za 750.000 zł.; razem za 13.950.000 złotych.

Import silników w tym samym roku wynosił sumę około 10.000.000 zł., a import części składowych i akcesoryj przewyższał 700.000 zł. Widzimy więc, że niema jeszcze mowy o nadprodukcji silników w kraju, i że z dalszym wzrostem motoryzacji rolnictwa i przemysłu, trzeba będzie liczyć się nie tylko ze zdwojeniem produkcji, ale z jeszcze znacznie większym jej rozrostem.

Znacznie gorzej przedstawia się sprawa budowy traktorów i ciągówek rolniczo-przemysłowych. Małe zapotrzebowanie nie pozwala jeszcze do dziś na rozpoczęcie produkcji większemi serjami, mimo, że kilka fabryk wypuściło zupełnie dobre i nowoczesne traktory, wyrobu tych ostatnich zaniechano chwilowo z powodu zbyt wysokich kosztów. Takim sposobem w tej dziedzinie jesteśmy skazani na import zagraniczny, aż do chwili polepszenia się konjunktury w rolnictwie, które jest głównym odbiorcą traktorów.

*L. Kozłowski.*



# Po pierwszym Wszechpolskim Zjeździe Kupców i Przemysłowców Samochodowych

(Dokończenie ze strony 2-ej.)

Cyfry te dowodzą, że jeszcze przez długi szereg lat Polska będzie wspaniałym terenem ekspansji samochodowej i że kupiectwo i przemysł samochodowy mają przed sobą wdzięczne pole działania. Aczkolwiek optymistyczne te przewidywania są w znacznym stopniu uzasadnione, referent nie zamyka oczu na cały szereg przeszkód, które tamują naturalny rozwój automobilizmu w naszym kraju.

Na plan pierwszy bolączek automobilizmu, mówca wysuwa stan dróg krajowych. W stosunku do swych obszarów Polska posiada za mało dobrych dróg, na których mógłby się normalnie rozwijać ruch samochodowy. Mamy wielką ilość dróg, zwanych na mapie „szosami", których nawierzchnia poorana kołami, pełna wyboi i dziur, niewiele się różni od t. zw. „polskich" t. j. gruntowych dróg, a jazda po nich naraża kierowcę na połamanie resorów lub kół.

Sprawa budowy dróg, zdaniem prelegenta, traktowana jest w Polsce po macoszemu. Kredyty przewidziane w budżetach są zbyt małe, aby można było myśleć o racjonalnej rozbudowie sieci komunikacyjnej. Dlatego p. Mieszczanowski wysuwa projekt zaciągnięcia pożyczki na cele rozbudowy dróg zagwarantowanej ogólnopaństwowym podatkiem drogowym. Pomoc przy sfinansowaniu takiej pożyczki okazałyby zapewne zagraniczne koncerny samochodowe, zainteresowane zbytem samochodów na naszym rynku. Pożyczka musiałaby być długoterminowa, spłacona z wpływów specjalnego podatku, którym obciążeni byliby wszyscy mieszkańcy, którzy z tych dróg korzystać będą.

Następnym ujemnie na rozwój automobilizmu wpływającym czynnikiem jest niska stopa życiowa społeczeństwa polskiego. Można powiedzieć, że rozwój automobilizmu w Polsce będzie postępował w miarę ogólnego rozwoju gospodarczego kraju i... potanienia samochodów.

Bo ceny samochodów w Polsce są w porównaniu z zagranicą wygórowane. Dla przykładu nadmienia mówca, że Chevrolet 6 (Touring) kosztuje w Ameryce 525 dol., u nas zaś 1,140 dol., Chrysler 65 kosztuje u nas 2.500, a w Ameryce tylko 1.075 dol. Cena amerykańska Forda A2D (Sedan) wynosi 495 dolarów, zaś w Polsce 1.100 dol. Bodajże rekord bije Overland W. 4 (Touring) za który w Stanach Zjednoczonych płacą 455 dolarów, zaś u nas... 1.250 dolarów!

Rozpiętość między cenami obowiązującemi w Polsce i w Stanach Zjednoczonych prelegent tłumaczy kosztami przewozu i odprawy celnej. W związku z tem p. Mieszczanowski występuje z ostrą krytyką polskiej polityki celnej.

Wysokie stawki celne byłyby wytłomaczone, gdyby zachodziła potrzeba ochrony rodzimego przemysłu samochodowego przed konkurencją zagraniczną. Ale wszak własnego przemysłu samochodowego w praktyce nie mamy! Względy aktywności naszego bilansu handlowego również nie tłomaczą cel prohibicyjnych na samochody, gdyż automobile nie są artykułami zbytku. Równie nieuzasadnione jest traktowanie samochodów montowanych w kraju z samochodami sprowadzanemi w gotowym stanie z zagranicy. Samochody montowane w kraju zawierają sporo surowców krajowych i pracy robotników polskich, zasługują przeto na lepsze traktowanie.

Coprawda przywóz podwozi jest wolny, jednak krajowe wytwórnie nadwozi są przeładowane robotą i nie zawsze mogą sprostać zadaniu. Stąd handel automobilowy skarży się na reglementację przewozu gotowych samochodów. Kupcy mawiają, że łatwiej jest sprzedać samochód, niż otrzymać na niego zezwolenie przywozu.

Przechodząc z kolei do zagadnień kredytowych, referent słusznie zauważa, że jedną z przyczyn stosunkowo słabego nasycenia rynku polskiego jest konieczność udzielania klientom długoterminowego kredytu, czemu sprzeciwia się ogromna ciasnota pieniężna i brak gwarancji co do wypłacalności nabywcy wozu. Dlatego mówca domaga się jaknajśpieszniejszego uregulowania podstaw prawnych sprzedaży na raty z uwzględnieniem zasady zastawu na towarze.

Na ekspansję samochodową mogą dodatnio wpłynąć towarzystwa asekuracyjne, ponieważ ubezpieczanie wozów od odpowiedzialności cywilnoprawnej leży w interesie zarówno nabywcy, jak i sprzedającego. Nie małą przeszkodę w tym kierunku stanowią wysokie stawki asekuracyjne i brak zrozumienia dla idei ubezpieczeniowej. Czy rząd nie mógłby zaprowadzić przymusu asekuracyjnego? — zapytuje mówca.

W Polsce znajduje się w sprzedaży znaczna ilość marek samochodowych, z których zaledwie kilka jest dobrze wprowadzonych na naszym rynku. Wielka różnorodność marek samochodowych nie jest objawem pożądanym, choćby dlatego, że w razie potrzeby trudno jest otrzymać części zamienne. Dla ilustracji mówca przytacza, że samych pierścieni tłokowych istnieje aż 241 odmian.

W interesie kupca leży, aby jego klient był z tranzakcji zadowolony i aby nabyty samochód miał zapewnioną fachową opiekę. W tym celu większe przedsiębiorstwa samochodowe organizują specjalne stacje obsługi; mówca wzywa do jaknajgęstszego zasłania Polski siecią tego rodzaju stacyj obsługi.

Że kierowców należy szkolić jaknajlepiej, tego dowodzi fakt, iż na 100 wypadków samochodowych winę ponosi w 99 wypadkach szofer, a w jednym tylko — konstrukcja samochodu. Oczywiście nie należy zapomnieć o potrzebie wydania i... przestrzegania przepisów regulujących ruch na drogach publicznych.

Reasumując, mówca w zakończeniu swego ciekawego i b. dobrze opracowanego odczytu, wyraził przekonanie, że automobilizm w Polsce rozwijać się będzie wspaniale, trudności bowiem, które jego rozwojowi się przeciwstawią, nie są niemożliwie do usunięcia.

*Inż. Tadeusz Sokołowski.*

### Zagadnienie samochodów używanych.

— Kupiectwo samochodowe najchętniej odsunęłoby od siebie kłopoty związane z wymianą starych samochodów na nowe, — temi słowy rozpoczyna swój interesujący i w twórcze myśli obfitujący referat — p. inż. Tadeusz Sokołowski. Cóż jednak począć, skoro handel samochodami używanemi dzisiaj najściślej jest związany ze sprzedażą samochodów wogóle. Trzeba raczej pomyśleć, jak zorganizować tę oczywiście niedogodną, lecz potrzebną branżą handlową.

Zdaniem mówcy istnieją dwie drogi zasadnicze. Pierwszym środkiem jest akcja organizacyj kupieckich, drugim akcja indywidualnych przedsiębiorstw samochodowych.

Jeżeli chodzi o zadania, jakie spoczywają na zadaniach kupieckich, to w pierwszym rzędzie winny one jaknajszerzej krzewić i jaknajmocniej podkreślać doniosłość solidarnego postępowania kupców samochodowych wobec nabywców zgłaszających się ze staremi autami. Istotnie niezdrowa konkurencja w tym względzie, polegająca na przelicytowywaniu się poszczególnych przedsiębiorstw w ustalaniu nadmiernie wysokich ekwiwalentów za zgłaszane auta dają najfatalniejsze skutki dla kupiectwa.

Aby wszakże móc nawoływać do solidarnego postępowania trzeba mieć wypracowane pewne szablony do klasyfikowania i taryfikowania samochodów używanych. Tej właśnie pracy winny się podjąć zrzeszenia kupieckie, opierające się na wzorach obcych i uwzględniając warunki miejscowe. Tabele te podawałyby wartość samochodów, ustaloną w pewnych mniej lub więcej szerokich granicach wahania, zależnie od marki, typu, karoserji, roku pochodzenia itp.

Co się tyczy wszakże szacowania poszczególnych aut, w ramach wspomnianych tabel, byłoby to już zadaniem, którego zrzeszenia kupieckie nie powinny się, w przekonaniu inż. Sokołowskiego, podejmować. Mogłaby bowiem zachodzić obawa posądzeń, że zrzeszenia kupieckie, a więc sami zain-

teresowani, ustalają stawki na samochody używane zbyt nisko, posuwając się zbyt daleko w kierunku bronienia egoistycznych interesów zrzeszonych. Ten ostateczny etap ustalania wartości używanych wozów pragnąłby inż. Sokołowski pozostawić do decyzji neutralnej komisji rzeczoznawców, któraby działając w granicach z góry opracowanych tabel, miała jednak pewne dość szerokie granice swobodnego uznania. Mówca wysuwa propozycję powierzenia Automobilklubowi Polski powoływania tych komisyj. Automobilklub bowiem cieszy się ogólnem poważaniem społeczeństwa.

Oto w szerokich zarysach plan stworzenia „giełd automobilowych". Inż. Sokołowski nakreślił pozatem projekt stworzenia wewnątrz każdego większego przedsiębiorstwa handlowego specjalnych wydziałów samochodowych. Co się tyczy czynności, które będzie miał do wykonania taki wydział to będą one rozpadały się na szereg etapów, a więc w pierwszym rzędzie przyjmowanie używanych samochodów oraz załatwianie całej, wielce doniosłej procedury oszacowania danego objektu według zasad powyżej streszczonych. Następnym etapem czynności działu sprzedaży samochodów używanych byłoby przygotowanie ich do sprzedaży. Kupiec będzie brał niewątpliwie pod uwagę, czy ma do czynienia z samochodem własnej marki, czy też obcej. Samochody używane obcych marek najczęściej tylko w wyjątkowych wypadkach podda remontowi, w większości zaś wypadków zatroszczy się jedynie o ich wygląd zewnętrzny. Natomiast samochód własnej marki sumiennie wypróbuje i odda do warsztatu celem gruntownego przeglądu wzgl. remontu, musi bowiem kupiec pamiętać, iż sprzedając samochód własnej marki, bierze na siebie odpowiedzialność, inaczej źle przysłużyłby się propagandzie marki, którą reprezentuje.

Reasumując, mówca wyprowadził wniosek, iż nie należy potępiać handlu samochodami używanemi, lecz uważając go za nieuniknioną konieczność, podejmować we właściwym czasie przedstawione przez mówcę środki zaradcze.

*Eugenjusz Wencel.*

**Samochód w nowej taryfie celnej**

Pan Eugenjusz Wencel w swem przemówieniu streścił postulaty Koła Kupców i Przemysłowców Samochodowych przy Stowarzyszeniu Kupców Polskich w odniesieniu do nowej nomenklatury celnej. Ponieważ postulaty te reprodukujemy obszerniej na innem miejscu, ograniczamy się do podzielenia z Szanownymi Czytelnikami dobrą wiadomością, jaką zakomunikował mówca zjazdowi, że mianowicie wydaje się rzeczą wysoce prawdopodobną, iż pierwotny projekt, (o którym mowa w artykule naszym p. t. „O nową nomenklaturę celną dla samochodów") ulegnie zmianie.

Postulaty wysuwane przez kupiectwo samochodowe znajdą w tych zmianach odpowiednie odzwierciedlenie, tem więcej iż naczelna teza tych postulatów, mianowicie teza o konieczności wprowadzenia do nowej taryfy celnej zasady cel ad valorem, zyskała w międzyczasie poparcie całego szeregu czynników mniej lub więcej ściśle związanych z automobilizmem. Zamierzone jest więc usunięcie z taryfy celnej niestałych kryterjów, opierających się na nietrwałych cechach konstrukcyjnych, jako to wadze, ilości cylindrów, karoserji otwartej wzgl. zamkniętej itp.

Co do wysokości ceł, mówca wypowiedział życzenie, aby one nie hamowały pożądanej ze względów ogólno-gospodarczych motoryzacji kraju.

*Władysław Szczepański.*

**Stan handlu samochodowego w Polsce i warunki jego rozwoju**

Pan Władysław Szczepański na wstępie swego referatu naszkicował historję powojenną kupiectwa samochodowego w Polsce, poczem zobrazował jego stan obecny. Stan ten przedstawia się jak następuje:

Ogółem firm samochodowych oraz związanych z handlem samochodami jest 680 w Polsce. Mówca zaznaczył, że cyfra ta jak również następne nie mogą być traktowane jako bezwzględnie pewne. Są one raczej orjentacyjne, a to z tej przyczyny, że trudno jest zebrać bezwzględnie pewne cyfry w obecnej chwili, gdyż niema ani odpowiedniej statystyki, ani odpowiedniej organizacji, któraby mogła mieć przynajmniej pewną pieczę nad rozwojem tego handlu i odpowiednią jego ewidencją.

Z tych wyżej podanych 680 firm przypada na firmy samochodowe 312, na firmy handlujące akcesorjami i pneumatykami 171, na firmy trudniące się przemysłem, więc np. budową karoseryj, reparacją itp. zajęciami — 210. Jeżeli chodzi o poszczególne tereny Rzeczypospolitej i rozmieszczenie handlu samochodowego, to najwięcej jest on rozwinięty według danych przytoczonych przez mówcę w Wielkopolsce, na Pomorzu i Śląsku, pozatem we Wschodniej Małopolsce, a następnie im dalej na wschód, tym coraz rzadziej występują z wyjątkiem Warszawy, która pod tym względem jest wyjątkowem środowiskiem i niewątpliwie centrem całego handlu automobilowego, szczególnie dla województw centralnych, a w ogólności dla całego kraju.

Obecnie egzystują wprawdzie organizacje kupców i przemysłowców samochodowych, jednak obejmują tylko około 100 firm (Warszawa 28, Poznań 26, Lwów 23, Kraków 20). Brakowi należytej organizacji mówca przypisuje obecnie panujące w tej branży stosunki, które urągają wprost przyjętym normom handlowym. Specjalnie na uwagę zasługuje tutaj handel oponami, w którym od dłuższego czasu czynione są zabiegi w celu uporządkowania handlu. Chwilowo dochodzi często do takich absurdów, że przedstawicielstwa rejonowe poszczególnych koncernów gumowych sprzedają pneumatyki wprost bezpośrednio konsumentom z temi samemi rabatami, które dają detalistom. Niektóre zaś składy detalicznie sprzedają towar niżej cen własnych, uważając przytem, że robią doskonały interes, gdyż dostając kredyt, otrzymują gotówkę, która ratuje ich w ciężkich nieraz sytuacjach!

Wobec wyraźnych szkód, (które mówca przedstawił na szeregu konkretnych przykładów) na jakie naraża się kupiectwo samochodowe wskutek trwania stanu bezorganizacyjnego — p. Wł. Szczepański wzywa Zjazd do powołania do życia ogólnopolskiej organizacji, której centrala znajdować się powinna przy naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie, składającej się z wszystkich ośrodków, jak Warszawy, obejmującej całość województw centralnych, Poznania, obejmującego woj. poznańskie i pomorskie, Śląska, Krakowa, obejmującego woj. krakowskie, Lwowa, obejmującego województwo lwowskie, tarnopolskie i stanisławowskie oraz Wilna, obejmującego woj. wileńskie, nowogrodzkie i poleskie.

(Uwaga: Z powodu braku miejsca odkładamy streszczenie referatu przedstawiciela Tow. „General-Motors" n. t. „Zagadnienie sprzedaży na raty" do następnego numeru).

## Zjazd Gwiaździsty do Poznania i Pościg za Balonem

(Dokończenie ze str. 6-tej.)

jego kierownictwa w osobach pp. komandora Zjazdu — Stefana Głowińskiego, wiceprezesa A. W., wicekomandora mjr. Srockiego, kierownika chronometrażu kpt. Sierockiego, kwatermistrza por. Nowaczyka, organizatora parku samochodowego por. Kosińskiego, oraz sekretarza Zjazdu p. Hozakowskiego.

Specjalne uznanie należy się Dowództwu i oficerom 7 Dywizjonu Samochodowego za użyczenie parku oraz pomoc przy organizacji i przyjęciu Zjazdu.

Następny dzień po Zjeździe wypełniony był w Poznaniu również bardzo ciekawemi imprezami samochodowemi. Przed południem odbyła się wspaniała defilada uczestników Zjazdu przez główne ulice miasta. W defiladzie, którą prowadził p. Komandor Głowiński, a zamykał wicekomandor p. mjr. Srocki, brało udział 180 samochodów. Po południu odbyła się ciekawa, po raz pierwszy w Polsce zorganizowana zabawa, pod nazwą „Pościg za balonem wolnym", zorganizowana przez Automobilklub Wielkopolski w porozumieniu z Aeroklubem Polski, z którego ramienia czynny udział brał p. ppułkownik Wolszleger. Komandorem imprezy był p. inż. Maćkowiak, wicekomandorem zaś p. Głowiński.

Balon, pilotowany przez por. Janusza, wystartował z terenów przed gazownią miejską i, niesiony wiatrem zachodnim, skierował się w stronę byłej Kongresówki. W pogoń za statkiem powietrznym wyruszyły 52 samochody, które przebywszy Wartę przez most Rocha rozpierzchły się po okolicznych szosach, usiłując podążyć w ślad za uciekającym balonem. Dzięki umiejętnemu pilotażowi por. Janusza, który wpadając w ton zabawy, płatał zawodnikom różne figle, wznosząc się lub opadając, to znów kryjąc się za pagórki i drzewa, impreza obfitowała w zabawne momenty i wybitnie emocjonowała zawodników.

Po różnych kluczeniach i zwodzeniach por. Janusz wylądował koło wsi Wierzbocin (9 klm na południe od Słupcy). Pierwszy do balonu podjechał p. Szulczyński na samochodzie „F. N.", oraz p. kpt. Rawicz-Rojek na „Fiacie". Lisi ogon zdobył p. kpt. Rojek, zdobywając w ten sposób pierwszą nagrodę. Dalsze nagrody za odnalezienie proporczyków, które pilot wyrzucał w czasie lotu zdobyli pp. inż. Duszyński, Chrząszcz, Bukowiecki, Ratajczak i Szweicer. Nagrodę specjalną firmy Vacuum Oil Com. za odnalezienie proporczyka z napisem „Gargoyle" zdobył p. Bittner. Pozatem wszyscy uczestnicy pościgu otrzymali plakiety pamiątkowe.

Z okazji urządzenia tej imprezy trzeba wyrazić uznanie Aeroklubowi Polski, a w szczególności p. ppułk. Wolszlegerowi, 3 pułk. lotniczemu i 7 Dywizjonowi Samochodowemu za życzliwą pomoc, oraz Miejskiemu Urzędowi Policji za wydanie celowych zarządzeń, umożliwiających start balonu i samochodów.

## Upały i komunikacja powietrzna

W czasie obecnych upałów podróże koleją są prawdziwą męczarnią. Dlatego też nic dziwnego, iż na szlakach powietrznych panuje olbrzymia frekwencja i wszystkie miejsca w samolotach komunikacyjnych na wiele dni naprzód są wysprzedawane. Bo czyż można porównać nużącą jazdę koleją, trwającą 10—12 godzin, z przyjemną 2 do 3-ch godzinną podróżą przez chłodne przestworza wolne od kurzu i sadzy.

Samoloty kursują codziennie między Warszawą, Poznaniem, Katowicami, Krakowem, Lwowem, Gdańskiem i Wiedniem, a na poszczególnych przestrzeniach nawet dwa razy dziennie: rano i po południu (Warszawa — Poznań, Warszawa — Katowice — Kraków).

Podróże powietrzne w czasie obecnych upałów są poprostu przyjemnością i wypoczynkiem, a niska cena biletów (specjalne ulgi z okazji Wystawy Poznańskiej) zezwala najszerszym sferom publiczności korzystać wszechstronnie z idealnego środka lokomocji XX-go wieku, jakim jest samolot: szybki, bezpieczny, wygodny.

## Komunikat
### Oddziału Motocyklowego
### Tow. Sportowego „Unja" w Poznaniu

1. Z dniem 31 lipca r. b. skreślono na własne żądanie pp. Marjana Maika i Feliksa Rafińskiego.

2. Wyścigi motocyklowe o mistrzostwo Polski i „Grand Prix" odbędą się w dniu 1 września na południe od Katowic. Zgłaszający się członkowie winni być w posiadaniu licencji na rok bieżący, które można wypełnić u kol. Koszczyńskiego, Pasaż Apollo.

3. Następne plenarne posiedzenie Oddziału odbędzie się w poniedziałek, dnia 12. bm. o godzinie 8-ej wieczorem w lokalu p. Jarockiego.

# NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

*Sprostowanie.* W poprzednim numerze naszego pisma w rubryce „Czego brak memu samochodowi“, w odpowiedzi dla p. J. S. z P. zaszła omyłka drukarska w ostatnim zdaniu. Powinno być: należy przeszlifować wał korbowy, a nie „przeklepywać“.

### Autobusy Plac Sapieżyński — Polna

(j) Ostatnio dyrekcja P. K. E. zaprowadziła nową linję autobusową, która prowadzi z ul. Polnej przez ul. Patrona Jackowskiego, Kraszewskiego, Słowackiego, Mickiewicza, Dąbrowskiego, przez Most Teatralny, ul. Fredry, Sew. Mielżyńskiego, Plac Nowomiejski, Pocztową, zachodnia strona Pl. Sapieżyńskiego, poczem autobus przejeżdża obok D. H. K. i powraca tym samym szlakiem. Autobusy na tej linji kursują co 10 minut.

### Pogotowie ratunkowe dla samochodów

(j) W Warszawie powstała ostatnio nowa instytucja pod nazwą „Pogotowie samochodowe“, które śpieszyć będzie natychmiast z pomocą uszkodzonym automobilom w razie wypadków ulicznych i w najrozmaitszych potrzebach, które zdarzają się samochodom.

### Koszty utrzymania samochodów miejskich

(j) Komisja techniczna magistratu obliczyła koszty utrzymania samochodów miejskich. Według opracowanej tabeli koszty stałe wynoszą (kierowca, garaż, administracji i t. p.) od 660 do 700 zł miesięcznie na samochód, koszty zaś ruchome (benzyna, smary, remont i t. p.) w zależności od marki, typu, osobowego, ciężarowego i t. d. 680—900 zł, 700—900 zł, 600—770 zł, 700—900 zł, 800—1 300 zł i 1 200—1 650 zł.

### Przegląd taksówek

(j) W sprawie dorocznego przeglądu taksówek Związek właścicieli dorożek samochodowych złożył w wydziale przemysłowym magistratu memorjał, domagający się dokonywania dodatkowych lustracyj nie w ciągu 2, lecz 3 dni w tygodniu, oraz powiększenia liczby godzin lustracji. Prośbę swą umotywował Związek brakiem lakierników, tapicerów, bronzowników, którzy by mogli wykonać na czas potrzebne roboty.

### Autobusy Inowrocław — Pakość — Mogilno

(j) Przed kilku dniami uruchomiona została nowa linja autobusowa Inowrocław — Pakość — Mogilno. Rozkład na linji tej ustalono w następujący sposób: odjazd z Pakości o godz. 8, z Krzekotowa o godz. 8.40, z Mogilna o godz. 8.50, przyjazd do Mogilna o godz. 13, do Krzekotowa o godz. 13.35, do Pakości o godz. 13.55. — Linja Pakość — Inowrocław; odjazd z Pakości o godz. 5.45 i 14.15, z Inowrocławia o godz. 16.15 i 14.45; — przyjazd: do Inowrocławia o godz. 7.30 i 22.00, do Pakości o godz. 7.50 i 22.30.

### Związek automobilistów domaga się kontroli praw jazdy

(j) W Łodzi odbyło się zebranie zarządu związku zawodowego automobilistów, na którem omówiono nowe przepisy automobilowe, oraz sprawę częstych ostatnio wypadków i katastrof samochodowych. W wyniku dyskusji stwierdzono, iż zapobiec wypadkom może jedynie częste przeprowadzanie kontroli praw jazdy, gdyż bardzo często autobusy prowadzone są przez szoferów, nie mających do tego prawa.

### Piękna inicjatywa zarządu gminy

(j) Zarząd gminy Kruszów w powiecie łódzkim, wychodząc z założenia że budowa nowych szos powiększa dobrobyt kraju i że powiat łódzki ze względu na swoje uprzemysłowienie potrzebuje ich jaknajwięcej, postanowił własnym kosztem wybudować szosę, wiodącą z Tuszyna przez Tuszynek, Górki i Szczukwin. Szosy ziemne przy budowie wspomnianej szosy są już na ukończeniu i w najbliższych dniach brukarze przystąpią do roboty. Niezwykle pięknie zachowuje się większość mieszkańców gminy, pomagając zupełnie bezinteresownie przy budowie drogi.

### Samochody w województwie wileńskiem

(j) Według ostatnich danych statystycznych na terenie województwa wileńskiego, nie wyłączając miasta Wilna, znajduje się 149 osobowych samochodów prywatnych, 174 dorożki samochodowe, 98 autobusów i 43 samochody ciężarowe.

---

## ZE SPORTU

### Automobilowy wyścig tatrzański

(j) W związku z doroczną imprezą sportową, zakrojoną na międzynarodową skalę, jakim jest „Automobilowy wyścig tarzański“, który odbędzie się w Zakopanem w dniu 11 sierpnia na trasie Łysa Polana — Morskie Oko, na przestrzeni 10 klm., rozpoczęto już prace nad przygotowaniem trybun dla widzów, w dwu miejscach, oraz poszerzeniem i wyrównaniem jezdni. W zjeździe zapowiedziany jest udział szeregu asów sportu automobilowego.

---

## LOTNICTWO

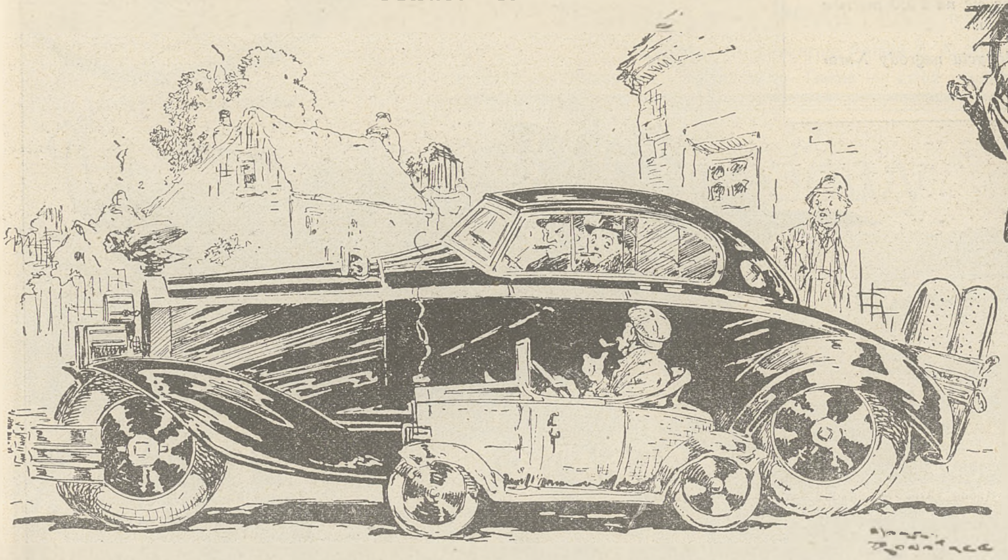
### Udział w rajdach lotniczych tylko na aparatach polskich

(j) Departament lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych postanowił, że oficerowie polscy będą mogli brać udział w międzynarodowych raidach lotniczych tylko na samolotach polskiej konstrukcji, co obecnie stało się możliwem ze względu na rozwój rodzimego przemysłu lotniczego.

---

# HUMOR

## Prawie niemożliwe



*Kierowca super-samochodu:* — *Kolego, proszę nam wskazać drogę do Londynu.*

*Kierowca mikro-samochodu:* — *To się dobrze składa, właśnie ja też muszę być w Londynie, więc zechcą panowie jechać za mną.*

The Humorist



*Właściciel małego samochodu, (który się zwrócił do policjanta, prosząc o informacje):*

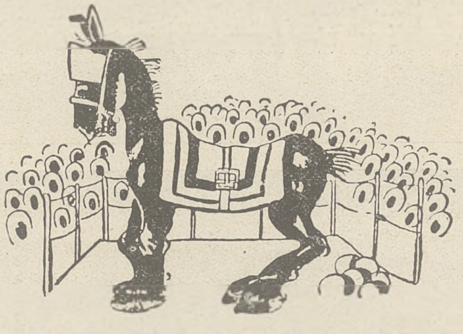
*— Czy pan nie raczyłby schylić się trochę? Pańskie słowa nie dochodzą tak nisko.*

(The Passing-Show)

## Czasy zmieniają się



*W r. 1900 — Motocyklista wzbudzał podziw.*

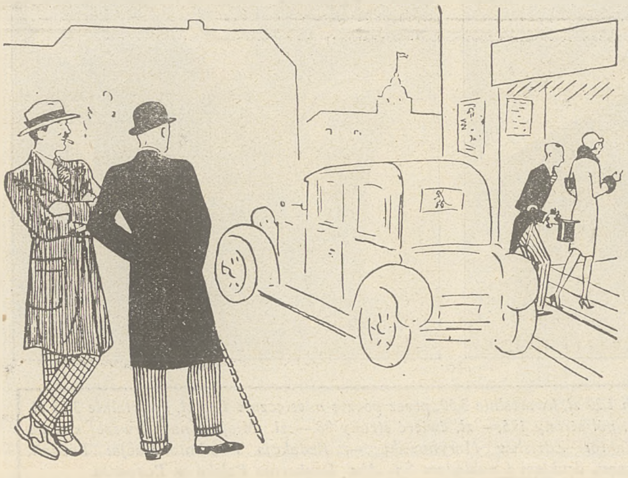


*W r. 1950 — Ostatni koń dorożkarski trafił do muzeum, gdzie go ludzie oglądali za grube pieniądze.*



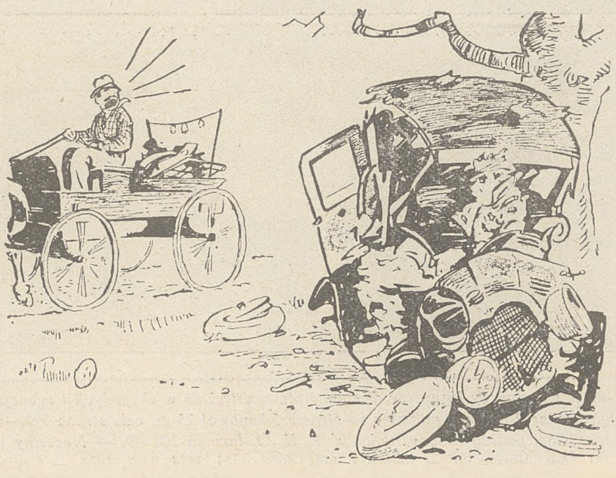
*W r. 2000 — Pół mechaniczny człowiek stał się zupełnie powszednim.*

## Przed urzędem stanu cywilnego



*— Patrz pan, znów smutny wypadek samochodowy.*

## Po katastrofie



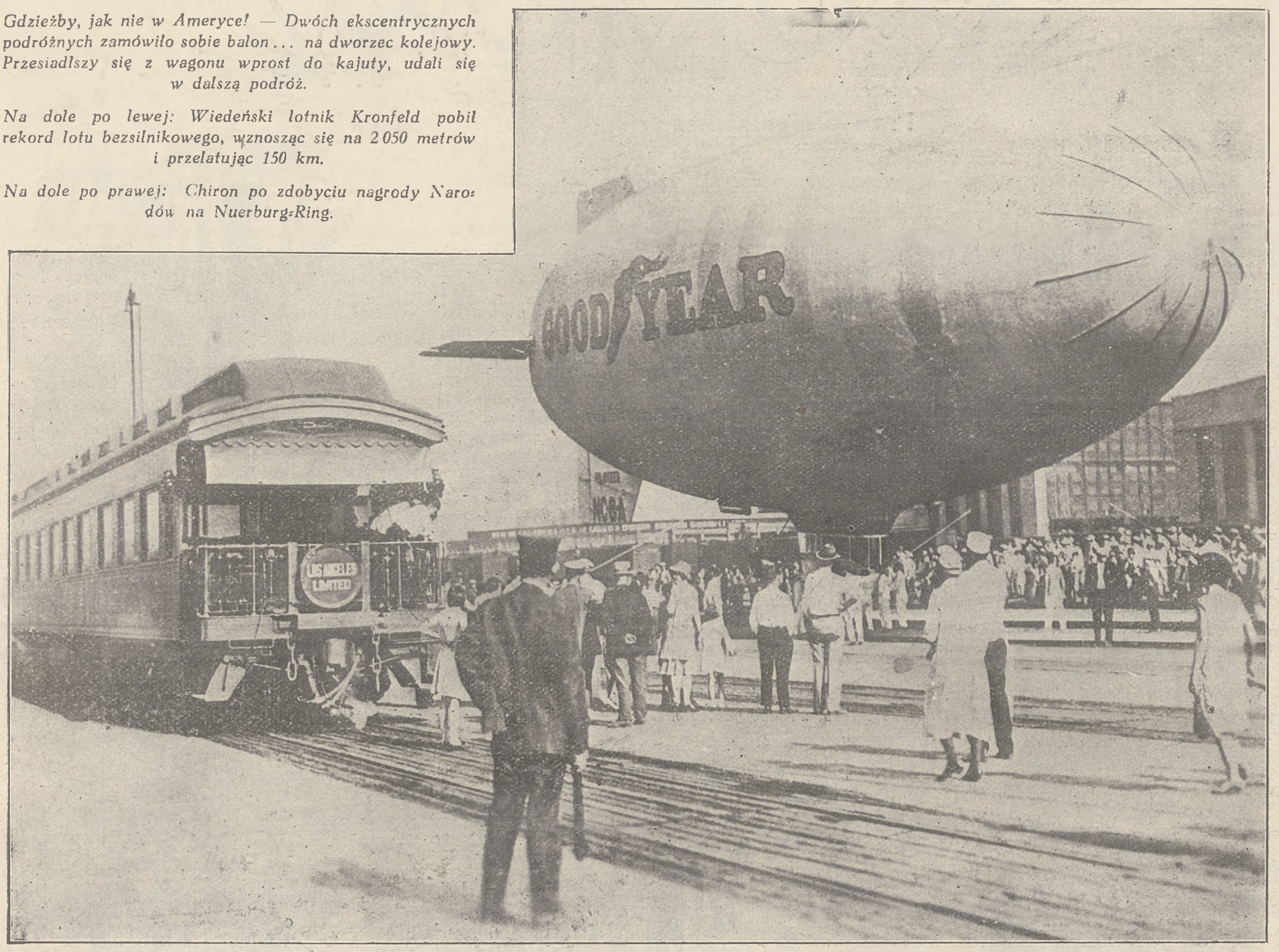
*— Stare żelazo! Stare żelazo kupuję!*

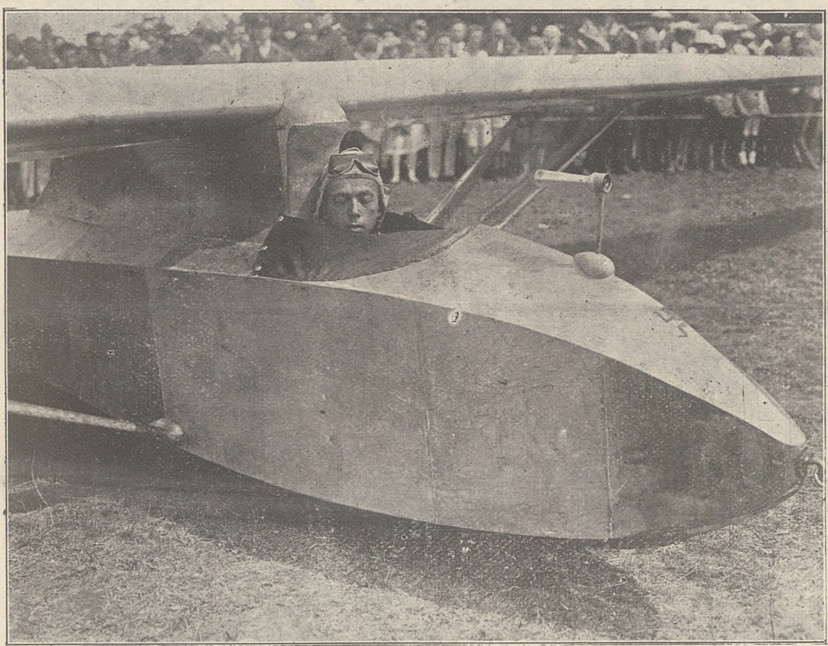
# Rozmaitości ze świata

*Gdzieżby, jak nie w Ameryce! — Dwóch ekscentrycznych podróżnych zamówiło sobie balon ... na dworzec kolejowy. Przesiadłszy się z wagonu wprost do kajuty, udali się w dalszą podróż.*

*Na dole po lewej: Wiedeński lotnik Kronfeld pobił rekord lotu bezsilnikowego, wznosząc się na 2 050 metrów i przelatując 150 km.*

*Na dole po prawej: Chiron po zdobyciu nagrody Narodów na Nuerburg-Ring.*





*Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.*